Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

23 645 Openbaar vervoer

Nr. 625 **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 juni 2016

In het AO OV, OV-chip en taxi d.d. 2 februari 2016 (Kamerstuk 23 645, nr. 618) heb ik uw Kamer toegezegd een brief te sturen over langeafstandsbusvervoer binnen Nederland. Met deze brief geef ik invulling aan die toezegging. Tevens zal ik ingaan op de inzet van busvervoer in verband met (te) drukke treinen conform toezegging tijdens het VSO spoor d.d. 23 maart 2016 (Handelingen II 2015/16, nr. 68, item 5).

Langeafstandsbusvervoer binnen Nederland

Aanleiding

Recentelijk zijn er vanuit de markt initiatieven ontstaan om langeafstandsbusvervoer binnen Nederland aan te bieden. Ik zie dit als een positieve ontwikkeling. De reiziger krijgt hierdoor meer mogelijkheden om van A naar B te reizen. Tegelijkertijd is het van belang goed te kijken naar wat deze nieuwe initiatieven betekenen voor het huidige aanbod van openbaar vervoer. Samen met de decentrale overheden, als concessieverleners voor het regionaal openbaar vervoer, heb ik daarom gekeken naar hoe deze nieuwe initiatieven zich verhouden met het juridisch kader, de situatie in het buitenland en de praktijkervaringen tot dusver. Daarbij zijn ook de ervaringen van de betreffende vervoerders meegenomen.

Juridisch kader

In de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) is vastgelegd dat het openbaar vervoer in Nederland door middel van concessies wordt uitgevoerd. Als een vervoerder buiten de concessie om vervoer wil aanbieden en wil halteren in een bepaald concessiegebied is daarvoor een ontheffing van de concessieplicht nodig (artikel 29, Wp2000). Het gaat daarbij om regionaal OV. De vervoerder heeft voor elk concessiegebied waar hij wil halteren een ontheffing nodig.

kst-23645-625
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

De mogelijkheid van een ontheffing is in de wet opgenomen om innovaties vanuit de markt mogelijk te maken. Tegelijkertijd is de ontheffing ook opgenomen om te waarborgen dat concessies niet kunnen worden uitgehold door vervoerders die vervoer buiten de concessies om verrichten en in die zin de «krenten uit de pap» van de concessie halen.

De betreffende concessieverlener beoordeelt de ontheffingsaanvraag en heeft daarbij de plicht om de concessiehouder en andere belanghebbenden in dat gebied om een zienswijze te vragen. Het juridisch kader ziet toe op regionaal OV. Dit betekent dat er geen ontheffing hoeft te worden verleend door de concessieverlener van het hoofdrailnet. Wel kunnen de concessieverlener en -houder van het hoofdrailnet belanghebbenden zijn en daarom om een zienswijze worden gevraagd.

Een concessieverlener kan alleen een ontheffing weigeren als de aanvraag naar het oordeel van de concessieverlener een zodanige gelijkenis vertoont met het aangeboden openbaar vervoer binnen de concessie dat er sprake is van een onevenredige afbreuk aan de concessie.

Vergelijking buitenland

In Duitsland is de markt voor het langeafstandsbusvervoer voor een deel geliberaliseerd. Indien de afstand tussen haltes meer dan 50 kilometer bedraagt en er tussen deze haltes geen passagiersvervoer per spoor plaatsvindt met een reistijd van minder dan een uur, is het toegestaan om langeafstandsbusvervoer aan te bieden. In Frankrijk is de markt geliberaliseerd voor zover de afstand tussen haltes meer bedraagt dan 100 kilometer.
In Nederland wordt in plaats van afstandscriteria gewerkt met een beoordeling per geval door de concessieverlener. Hierdoor kan rekening worden gehouden met de verschillen die bestaan tussen de regionale concessies.

Praktijk ervaringen

Het langeafstandsbusvervoer is een relatief nieuw fenomeen. Dit betekent dat ook het hanteren van de juridische procedures nieuw is. Decentrale overheden hebben daarom een werkgroep ingericht om ervaringen te delen en af te stemmen. Daarnaast voeren zij regelmatig overleg met hun concessiehouders en de aanvragers.

De decentrale overheden geven aan dat er sinds september 2015 voor circa 20 binnenlandse busverbindingen aanvragen zijn gedaan door meerdere vervoerders. Deze aanvragen zijn geaccepteerd of nog in behandeling. Op 1 december 2015 is vervoerder Flixbus gestart met de eerste vijf langeafstandsbusverbindingen binnen Nederland.

De meeste aanvragen kennen tot dusver geen of nauwelijks gelijkenis met het aangeboden vervoer in de concessiegebieden. Bij een enkele verbinding is er wel gelijkenis met het aangeboden vervoer. Het is dan aan de concessieverlener(s) om te beoordelen of er sprake is van onevenredige afbreuk aan de concessie. Aangezien langeafstandsbusvervoer binnen Nederland een nieuwe ontwikkeling is, is hier nog geen toetsingskader voor. De decentrale overheden werken momenteel aan de ontwikkeling van een toetsingskader.

Inzet bussen in verband met drukke treinen

In het VSO spoor d.d. 23 maart 2016 (Handelingen II 2015/16, nr. 68, item 5) is gevraagd of de ontheffingsplicht voor de tijdelijke inzet van bussen in

verband met (te) drukke treinen kan komen te vervallen. De achterliggende gedachte, namelijk snelheid creëren met het realiseren van businzet op (tijdelijk) drukke trajecten, kan ik ondersteunen. Ik heb daarom decentrale overheden (Provincie Utrecht, Provincie Noord-Brabant, Provincie Noord-Holland en Stadsregio Amsterdam) eind vorige jaar per brief gevraagd met NS in gesprek te gaan en binnen hun mogelijkheden bij te dragen aan de mogelijke oplossingen om de (tijdelijke) problematiek aan te pakken. De decentrale overheden hebben hier positief op gereageerd. In Noord-Holland is tijdelijke businzet via de zittende vervoerder gerealiseerd in de periode 22 februari – 27 mei. Bij de provincies Noord-Brabant en Utrecht heeft NS een ontheffingsverzoek ingediend en deze is eind april respectievelijk eind mei verleend. Afhankelijk van eventuele bezwaren die in bezwaartermijn van zes weken mogelijk worden ingediend is het streven van NS om in het najaar te starten met de inzet van bussen parallel aan een aantal drukke corridors. Het laten vervallen van de ontheffingsplicht vraagt een wetswijziging en aangezien het hier om een tijdelijke situatie gaat acht ik dit niet het juiste middel. Bovendien zijn de ontheffingsaanvragen inmiddels goedgekeurd en daarmee kan de tijdelijke businzet worden gerealiseerd.

Tot slot

De decentrale overheden hebben sinds vorige jaar te maken gekregen met een nieuw fenomeen, het langeafstandsbusvervoer binnen Nederland en de bijbehorende juridische procedures. Zij zijn daar voortvarend mee aan de slag gegaan en mijn indruk is dat door middel van de geformeerde werkgroep meer uniformiteit zal worden bereikt in deze procedures. Ik zal ook in het vervolg met de decentrale overheden in gesprek blijven over de ervaringen in de praktijk. Indien daartoe aanleiding is zal ik uw Kamer hier over informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma